

بسم الله الرحمن الرحيم  
الحمد لله رب العالمين  
والصلاة والسلام على سيدنا محمد وآله  
الطيبين الطاهرين

(1)

بسم الله الرحمن الرحيم  
الحمد لله رب العالمين  
والصلاة والسلام على سيدنا محمد وآله  
الطيبين الطاهرين

بسم الله الرحمن الرحيم  
الحمد لله رب العالمين  
والصلاة والسلام على سيدنا محمد وآله  
الطيبين الطاهرين

بسم الله الرحمن الرحيم  
الحمد لله رب العالمين  
والصلاة والسلام على سيدنا محمد وآله  
الطيبين الطاهرين

بسم الله الرحمن الرحيم  
الحمد لله رب العالمين  
والصلاة والسلام على سيدنا محمد وآله  
الطيبين الطاهرين

بسم الله الرحمن الرحيم  
الحمد لله رب العالمين  
والصلاة والسلام على سيدنا محمد وآله  
الطيبين الطاهرين

بسم الله الرحمن الرحيم  
الحمد لله رب العالمين  
والصلاة والسلام على سيدنا محمد وآله  
الطيبين الطاهرين

بسم الله الرحمن الرحيم  
الحمد لله رب العالمين  
والصلاة والسلام على سيدنا محمد وآله  
الطيبين الطاهرين

# السودان الشرقي في عيون الرحالة المغاربة

## مينا عيذاب نموذجاً

دكتور

د. نواف عبد العزيز الجحمة

أستاذ مساعد بكلية التربية الأساسية  
الهيئة العامة للتعليم التطبيقي والتدريب، الكويت

المعهد العالي للدراسات والبحوث  
بجامعة القاهرة

أولاً: مقدمة

المقدمة

المقدمة

المقدمة

المقدمة

عُرفت أهمية ميناء عيذاب<sup>(\*)</sup> منذ القرن الخامس الهجري (١١م) حتى بداية القرن الثامن الهجري (١٤م)، وذلك بسبب الحروب الصليبية، وقرب الوجود الصليبي من سيناء، حيث خراب مدينة الفرما سنة ١١٥٠م. مما جعل التجار والحجاج يسلكون طريقاً آخر (قوص - عيذاب) ومنها عبر البحر الأحمر إلى ميناء جدة المقابل لها. وهكذا صارت عيذاب محط التجار والحجاج طوال العصر الوسيط، حيث جمعت بين الوظائف الاقتصادية والدينية والسياسية.

ويعيننا هنا أن نقف عند بعض المواقف والرؤى المثيرة للرحالة المغاربة في العصور الوسطى، من خلال إبراز وضعية تجارة القوافل وطرقها، ومن خلال تبيان مدى أهمية الإشارات من تاريخ العلاقات الإقليمية والدولية حول البحر الأحمر، والقيمة التي تكتسبها كشهادات مصدرية عن هذه العلاقات، خاصة في عصر الحروب الصليبية وأثارها على المنطقة.

أولاً: المشهد الاقتصادي:

أهمية عيذاب كمرفأ على ساحل البحر الأحمر

تتافس عيذاب مراكز الخليج الفارسي<sup>(١)</sup> في السمعة والمكانة العالمية، منذ أواخر دولة الفاطميين حيث أصبحت القاعدة الرئيسية للتجارة في البحر الأحمر أثناء القرن السادس الهجري (١٢م)، والطريق البحري المعتمد للحجاج في عبورهم إلى جدة: يقول ابن جبير في وصفه لعيذاب: " وهي أحفل مراسي الدنيا بسبب أن مراكب الهند واليمن تحط فيها، وتقلع فيها، زائداً إلى مراكب الحجاج الصادرة والواردة، على الرغم من كونها في صحراء لا نبات فيها، وأنه لا يؤكل شيء فيها إلا مجلوب، لأن أهلها بسبب الحجاج تحت مرفق كثير، ولا سيما مع الحجاج، لأن لهم على كل حمل طعاماً يحملونه ضربية معلومة خفيفة المؤونة"<sup>(٢)</sup>.

وتبرز أهمية عيذاب في النشاط التجاري بالسودان الشرقي، بسبب تجارة مغاص اللؤلؤ التي اتخذته تجارة رائجة لها في الأسواق الشرقية في هذه الفترة: يقول ابن جبير: " وفي بحر عيذاب مغاص على اللؤلؤ في جزائر على مقربة منها، وأوان الغوص عليه في هذا التاريخ المقيدة فيه هذه الأحرف، وهو شهر يونيه العجمي والشهر الذي يليه، ويستخرج منه جوهر نفيس، له قيمة سنوية، ويذهب الغانصون عليه إلى تلك الجزائر في الزوارق ويقيمون فيها الأيام، فيعودون بما قسمه الله لكل واحد منهم بحسب حظه في الرزق، والمغاص فيها قريب القعر ليس ببعيد. ويستخرجونه في أصداف لها أزواج كأنها نوع من الحيتان أشبه شيء بالسلحفاة. فإذا شقت ظهرت الشقوق من داخلها كأنها محاراً فضة. ثم يشقون عليها فيجدون فيها الحبة من الجوهر قد غطى عليها لحم الصدف، فيجتمع لهم من ذلك بحسب الحظوظ والأرزاق"<sup>(٣)</sup>.

نستخلص مما تقدم أن ميناء عيذاب استمر على حيويته وازدهاره حتى أوائل العصر الأيوبي (٥٦٧ - ٦٥٠هـ). حيث قام هذا الميناء بدور نشط في تجارة البحر الأحمر طوال العصر الفاطمي.

هذا ويمدنا الرحالة ناصر خسرو بأول نص عن عيذاب. فيذكر أن المكوس كانت تجبي بها على البضائع الواردة من الحبشة وزنجبار واليمن بطريق البحر. وأن هذه البضائع كانت تنقل من عيذاب، عبر الصحراء الشرقية إلى أسوان، ومن هناك تنتقل في السفن النيلية إلى القسطنطينية<sup>(٤)</sup>.

ويرجع هذا التطور في تاريخ هذا الميناء إلى سياسة الفاطميين في حسن معاملة التجار والترحيب بهم، وتوفير الأمن والاستقرار لهم. فأمن التجار على تجارتهم، الأمر الذي لفت انتباه الرحالة ناصر خسرو، فسجل انطباعه عن هذا الأمان بقوله: " أما الأمن الذي رأيته هناك فإني لم أراه في بلد من قبل "<sup>(٥)</sup>. كذلك يؤكد المقرئزي على أهمية عيذاب في عهد الفاطميين، فيذكر بأنها كانت من أعظم مراسي الدنيا، بسبب أن مراكب الهند واليمن تحط فيها البضائع، وتقلع فيها مع مراكب الحجاج الصادرة والواردة<sup>(٦)</sup>. كما يرجع أيضا إلى عمق وغزارة ميناء عيذاب وخلوها من الشعاب المرجانية التي يمتليء بها البحر الأحمر، حيث كانت من أكبر الأخطار التي تتعرض لها الملاحة في هذا البحر. لذلك كان البحار والتجار يفضلون الرسو فيها عند قدومهم من عدن وعند رحيلهم منها<sup>(٧)</sup>.

وفضلاً عن هذا وذلك، فقد كان التجار والحجاج يقدون إلى ميناء عيذاب مرغمين وليسوا مخيرين. وذلك بسبب اشتداد النزاع بين الفاطميين والسلاجقة الذين كانوا أصحاب النفوذ ببغداد وقتئذ. ثم استيلاء الصليبيين على أيلة الواقعة على زاوية خليج العقبة سنة (٥١٠هـ / ١١١٦م). بذا يكون قد أغلق الطريق البري للقوافل بين مصر والشام والحجاز. وعزل القطر المصري عن العالم الإسلامي في الشرق<sup>(٨)</sup>.

وتحول مسار الطريق إلى عيذاب عن طريق قوص أو أسواق. وهذا التحول أدى إلى انتعاش كبير في حالة عيذاب الاقتصادية، وذلك من خلال جباية المكوس على السلع التي تمر بها أو أخذ جزء منها للاستهلاك المحلي، مما أدى إلى رخاء نسبي في هذه الفترة<sup>(٩)</sup>.

وقد ضاعف من أهمية عيذاب كميناء تجاري عالمي - دوره في التجارة العالمية العابرة بين الشرق والغرب في العصر الوسيط. حيث كانت السفن المحملة بسلع الشرق الأقصى وعالم المحيط الهندي - بجانبه الإفريقي والعربي - تنتهي إلى عيذاب بواسطة تجار الكارم<sup>(١٠)</sup>. الذين قاموا بنقل التوابل والزعفران وغير ذلك من منتجات الشرق إلى دول الغرب الأوربي عبر الأراضي المصرية<sup>(١١)</sup>.

كما كان موضع عيذاب كمرفأ طبيعي صالحا لرسو السفن وإقلاعها دون أن تتعرض لأخطار الملاحة على السفن الشرعية أكبر الأثر في أن تكون من أهم الموانئ التجارية على البحر الأحمر. ولعل في وصف التجيبي السبتي لعيذاب عام ٦٩٦هـ - أوضح دليل على أهمية هذا المرفأ إذ يقول: "إنما سكنت عيذاب من أجل مرساها الجيد الذي يكن من الرياح (الرياح)، وهي مرسى كثير الحط والإقلاع يقصده أرباب السفن من عدن وغيرها بالبضائع الهندية"<sup>(١٢)</sup>.

ثانياً: المشهد الديني:

### صورة الحاج المغربي في عيذاب

كان الحجاج غالباً ما يفدون في هذا العهد عن طريق مصر فيصلون إليها من الأندلس والمغرب وأفريقيا عن طريقين: أحدهما بحري والآخر بري.

ويُعد الرحالة ابن جبير من أوائل المعاصرين الأندلسيين في تقصي درب الحاج المصري عن طريق البحر. فهو قد حج من هذا الطريق سنة ٥٧٩هـ، وقطع المسافة بين القاهرة وجدة في نحو شهرين ونصف في أسوأ حال بين مشقات وأهوال مما هو مبين في رحلته.

ويبين ابن جبير أن الطريق من مصر عن طريق أيلة إلى الأماكن المقدسة أيسر وأفضل لقرب مسافته ولسهولة مسلكه، وأنه اضطر لمسلك مرفأ عيذاب لاشتغال المسلمين بحروبهم ضد الصليبيين في الحصون المتاخمة كما إمتنع الحجاج من سلوكه. فيقول في نصه: " وهي السبيل التي من مصر على عقبة أيلة إلى المدينة المقدسة، وهي مسافة قريبة يكون البحر فيها يمينا وجبل الطور يساراً، لكن للإفرنج مقربة منها حصن مندوب (الكرك) يمنع الناس من سلوكه، والله ينصر دينه، ويعز كلمته بمنه " (١٣).

من أجل ذلك استمر طريق قوص - عيذاب - الطريق الرئيسي لحجاج مصر والمغرب نحو أكثر من مائتي سنة بالرغم من الأخطار والأهوال التي كان يتعرض لها الحجاج في سلوكهم هذا الطريق في الذهاب والعودة (١٤).

يقول المقرئ في خطته: " إن حجاج مصر والمغرب أقاموا زيادة على مائتي سنة لا يتوجهون إلى مكة إلا من صحراء عيذاب " (١٥).

هذا وقد تحدث ابن جبير عن بعض مراحل القوافل التجارية خاصة منها المرحلة الفاصلة بين مدينتي قوص على النيل و عيذاب على البحر الأحمر. وتعتبر هذه المرحلة من أصعب المراحل التي كان يقطعها التجار والحجاج. لكن تحسّر الملاحظة إلى أن مفتشي الجمارك كانوا يقومون بإجراءات تعسفية ضد القوافل المارة من هذه المحطات (كأخميم، وقوص، ومنية ابن الخصيب). وقد ضرب ابن جبير لنا مثلاً على ذلك منها: التعرض لمراكب المسافرين، وإدخال الأيدي في أوساط التجار، فحسباً عما احتضنوه من دراهم أو دنانير - وكل ذلك برسم الزكاة دون مراعاة ما يدرك النصاب منها على حد قوله<sup>(١٦)</sup>.

أما عن ميناء عيذاب فيرى ابن جبير أنها من أحفل مراسي الدنيا لأن مراكب الهند واليمن كانت تحط بها. لكنه سرعان ما يعلن تدمره من المكوس وأصحابها، حينما عاين ما يلقاه الحاج بميناء عيذاب من الضغط في استبدائها عنناً مجحفاً، إذ كانت قيمة المكس المستوجب على الحاج المغربي هي: " سبعة دنانير ونصف دينار من الدنانير المصرية التي هي خمسة عشر ديناراً مؤمنية على كل رأس"<sup>(١٧)</sup>. وكان من الطبيعي أن تكون الجباية مقرونة بأمنلة من أنواع التعذيب والتكيل للحاج عن ما لم يؤد مكسه بعيذاب. وضرب ابن جبير مثلاً فقال: " ومن لا يعجز عن ذلك فيتناول بأليم العذاب بعيذاب، وربما اخترع له من أنواع العذاب التعليق من الأنثيين أو غير ذلك من الأمور الشنيعة"<sup>(١٨)</sup>.

ومن الملاحظ أن هذه المضايقات لم تخف من مسرح المرفأ في الورد أو الصدور، فما هي تتكرر مشاهد المضايقات وضروب التكيل. فقد وصف ابن جبير ما لقيه مع الحجاج المغاربة بعيذاب من نكال، وما تحملوه من أذى بقوله " ولأهل عيذاب في الحجاج (أحكام الطواغيت)، وذلك أنهم يشحنون بهم الجلاب حتى يجلس بعضهم على بعض، ويقود بهم كأنها أفاص الدجاج المملوءة، يحمل أهلها على ذلك

الحرص والرغبة في الكراء حتى يستوفي صاحب الجلبة ثمنها في طريق واحد ولا يبالي بما يصنع البحر بها بعد ذلك، ويقولون: " علينا بالألواح وعلى الحجاج بالأرواح " وهذا مثل متعارف بينهم<sup>(١٩)</sup>.

هذا ويؤكد المقرئ علي صحة ما ذكره ابن جبير في تلك الفترة<sup>(٢٠)</sup>. من ذلك الوقت والحجاج يلاقون الأهوال من أهل عيذاب في أخذ الأجور الباهظة، واستمر هذا الحال إلى أن أمر الناصر صلاح الدين<sup>(٢١)</sup> سنة ٥٨٢ هـ أهالي عيذاب الذين كانوا يتحكمون في نقل الحجاج برفع زيادة كراء الجلاب، كما أنه أبطل المكوس التي كانت تؤخذ من الحجاج، وأجزل الهبات والعطايا لأهل عيذاب<sup>(٢٢)</sup>.

ومن الروايات والاستشهادات أيضاً ما أورده ابن جبير عن عذابات الحجاج في طريق العودة من جدة إلى عيذاب - يقول: " والركوب من جدة إليها آفة للحجاج عظيمة.. وذلك أن الرياح تلقىهم على الأكثر في مراسي بضحارى تبعد منها مما يلي الجنوب. فينزل إليهم (البجاة) - فيكثرون منهم الجمال ويسلكون بهم غير طريق الماء. فربما ذهب أكثرهم عطشاً وحصلوا على ما يخلفه من نفقة أو سواها. وربما كان من الحجاج من تعسف (ضل) تلك المجهلة (الأرض) على قدميه فيضل ويهلك عطشاً. والذي يسلم منهم يصل إلى عيذاب كأنه منشر من كفن، شاهدنا منهم مدة مقامنا أقواماً قد وصلوا على هذه الصفة في مناظرهم المستحيلة، وهيئاتهم المتغيرة، آية للمتوسمين<sup>(٢٣)</sup>.

من أجل ذلك، ينصح ابن جبير من يمكنه ألا يراها أن يكون طريقه كله على الشام على حد تعبيره<sup>(٢٤)</sup>.

ويبدو أن الرحالة الذين جاءوا بعد ابن جبير في أواخر القرن السابع الهجري (١٣م) لم يسلكوا هذا الدرب، ما عدا الرحالة التجيبي الذي وجدناه يقلد ابن جبير في سلوك هذا الدرب الشانك بالمصاعب. وهنا يلاحظ أن هذه الممارسات والمضايقات لم تحتف من مسرح هذه البلاد.

ثالثاً: المشهد السياسي:

عذاب بين قبائل البجاة<sup>(٢٥)</sup> والمماليك البحرية<sup>(٢٦)</sup>

اهتمت السلطنة المملوكية بجماعة الجبابة الضاربة من منطقة الصحراء الشرقية الممتدة من العقير إلى سواكن لما في بلادهم من الذهب والفضة<sup>(٢٧)</sup>، وكونها أيضاً معبراً من معابر التجارة المصرية. إذ كان يسلكها التجار الذين يمارسون الاتجار مع بلاد الهند واليمن والحبشة. فترد المتاجر في البحر حتى عذاب ثم منها على قوص، وبذلك أضحت المنطقة التي يسيطر عليها جماعة الجبابة ضعيفة، بما يصدر أو يرد من قوافل التجار والحجاج. وكان لأهلها من الحجاج والتجار فوائد لا تحصى، لأن لهم على كل حمل طعام يحملونه ضريبة معلومة خفيفة المؤونة بالإضافة إلى الوظائف المكوسية، ولهم أيضاً من المرافق نفس الحجاج. إكراء الجلاب بينهم وهي المراكب فاجتمع لهم من ذلك مال كثير في عملهم إلى جده وردهم وقت انقضائهم من أداء الفريضة<sup>(٢٨)</sup>.

أما الناحية السياسية فقد كان للجبابة سلطان يتصرف في شئونهم السياسية وفي الوقت ذاته مفوضاً سياسياً يثبت عنهم في الاجتماع مع الوالي المصري. وفي أغلب الأحيان يكون التفاوض في التقاسم المالي في الإيرادات السنوية للمدينة: يقول ابن جبير " ولهم سلطان من أنفسهم يسكن معهم في الجبال المتصلة بها وربما وصل في بعض الأحيان واجتمع مع الوالي الذي فيها من الغز الترك إظهاراً للطاعة "<sup>(٢٩)</sup>.

هذا واستمر النفوذ السياسي العسكري لجماعة البجاة في عذاب في العصر المملوكي. فقد كان للجبابة ملك يسمى الحدربي<sup>(٣٠)</sup> مقره مدينة سواكن، وقد لجأ صاحب سواكن إلى مضايقة الحكومة القائمة بمصر بالتعرض للتجار أو بالثورة<sup>(٣١)</sup>. وربما كان لملك النوبة دوراً في دعم سلطان البجاة في الجنوب المصري. وذلك لأنه

لم يهدأ خاطره لامتداد السيادة المملوكية إلى سواكن. فقد انقض من قبل على سواكن وعيذاب وأسير وخرَّب، ولهذا أرسل الظاهر بيبرس حملته إلى النوبة سنة ٦٨٦ هـ / ١٢٨٧ م<sup>(٣٢)</sup>.

كما كانت المناطق مكمنا قصباً للقبائل العربية المتمردة، وملجأً للهاربين من وجه السلطنة المملوكية: ومن أمثلة ذلك أن الأمير كراي بعد أن حلبت به نقمة الناصر محمد هرب إلى بلاد السودان<sup>(٣٣)</sup>. لهذا كان الملك الناصر يرسل الحملة العسكرية إلى بلاد السودان، حتى أنها مكثت في تلك المناطق ما يزيد عن تسعة أشهر<sup>(٣٤)</sup>.

وقد ذكر لنا ابن بطوطة في رحلته أنه لم يستطع سلوك طريق عيذاب إلى الحجاز لثورة البجاة والعربان هناك. كما ذكر أن سلطان جزيرة سواكن هو الشريف زيد بن أبي نمي، وهو ابن شريف مكة، وقد صارت إليه من قبل البجاة أخواله<sup>(٣٥)</sup>، وفي رحلة العودة من الحج يتكلم ابن بطوطة عن خضوع بعض القبائل العربية لسيطرة البجاة فيقول: " وسافرتُ منه في البر مع البجاة فسلطنا صحراء كثيرة النعام والغزلان فيها عرب جهينة وبني كاهل وطاعتهم للبجاة<sup>(٣٦)</sup>."

هذا وقد لاحظ ابن بطوطة أن لمدينة عيذاب نظام خاص يختلف في كينونتها السياسية عن المدن المصرية الجنوبية. إذ كان حكمها مشاطرةً بين البجاة والسلطنة المملوكية: فلها حاكماً من قبل ملك البجاة وآخر من قبل سلطان المماليك، كما أن بها موظفاً إدارياً مهمته أن يكون مشرفاً على ما يرد من التجار، وأن لهم قوة عسكرية مرهوبة الجانب. بدليل أنهم اشتبكوا في قتال مع قوات الحكومة، وهنا يقرر أن يعود ويختار خطأً آخر وهو بلاد الشام الذي يوصله إلى البقاع المقدسة يقول: " وثلث المدينة للملك الناصر وثلثها لملك البجاة وهو يُعرف بالحدربي -، ولما وصلنا إلى عيذاب وجدنا الحدربي سلطان البجاة يحارب الأتراك (الحيش المملوكي) وقد خرق

المراكب وهرب الترك أمامه، فتعذر سفرنا في البحر فبعنا ما كنا أعدناه من الزاد  
وعدنا مع العرب الذين أكثرينا الجمال منهم إلى صعيد مصر - (٣٧).

رابعاً: المشهد الأخير: خرائب عيذاب

عاشت عيذاب عصرها الذهبي حين استطاع سكانها أن يستثمروا القيمة  
النسبية لموقعهم الجغرافي وعلاقاته المكانية خاصة في عصر الحروب الصليبية،  
وآثارها على درب الحج (المصري والمغربي)، وفي ظل قيام دولة المماليك في  
مصر والشام، وفي ظل التجارة العالمية العابرة للأراضي المصرية (٣٨).

الأسباب المرتبطة بتخريب عيذاب:

## ١ - الحروب الصليبية:

أفاد ابن جبير - أن الحملة الصليبية قطعت طريق التجارة وأن الصليبيين أحرقوا في البحر الأحمر ستة عشر مركباً، وأخذوا في البر قافلة تجارية كبيرة جاءت من قوص إلى عيذاب وقتلوا جميع من فيها، كما أضاف أن الصليبيين استولوا على مركبين مقبلين بالتجار من اليمن، وأحرقوا أطعمة كثيرة على ساحل عيذاب كانت معدة لمبرة مكة والمدينة<sup>(٣٩)</sup>.

هذا وقد أكد صلاح الدين الأيوبي في خطابه للخليفة العباسي الناصر لدين الله أن هدف الصليبيين كان هو القضاء على تجارة الكارم في البحر الأحمر، كما يفهم من نص أبو شامة: " وأما الطريق القاصد سواحل الحجاز واليمن فقد يمنع الحاج عن حجه ويحول بينه وبين فجه.. " <sup>(٤٠)</sup>.

## ٢ - غياب الرقابة المملوكية:-

بالرغم من رعاية سلاطين المماليك في تأمين الطرق والقوافل التجارية عبر الصحراء الشرقية وموانئ البحر الأحمر الغربية التي ترد إليها القوافل التجارية وأخصها ميناء عيذاب<sup>(٤١)</sup>، إلا أنه يلاحظ غياب الرقابة المملوكية على هذا الميناء. الأمر الذي أدى إلى فداحة الرسوم التي كانت تحصلها من التجار والحجاج سواء بالتحايل عليهم أو طريق التعزيز والابتزاز المعلن منهم.

## ٣ - اختلال الأمن:

لوحظ في الفترة الأخيرة من عصر دولة المماليك البحرية حدوث اضطراب

سياسي

واختلال أمني، وذلك بسبب ثورات العربان (عرب جهينة ورفاعة)<sup>(٤١)</sup>

واعتداءات القبائل

النوبية<sup>(٤٣)</sup>.

#### ٤ - تحول مسار طريق الحج:

تحول طريق الحج إلى مساره الأصلي (درب الحاج المصري والمغربي)، حين قام السلطان الظاهر بيبرس المملوكي<sup>(٤٤)</sup> لكسوة الكعبة وإخراج قافلة الحج في البر - عبر وسط سيناء - فقل سلوك الحاج لصحراء عيذاب<sup>(٤٥)</sup>.

أما الطريق التجاري، فيرجع السبب في تحول التجارة من عيذاب إلى القصير إلى جشع المماليك ورغبتهم في الحصول على أكبر قدر من المال في أواخر عصر دولة المماليك البحرية<sup>(٤٦)</sup>، لاسيما خصوصاً بعد أن أصبحت عيذاب مقسمة بين المماليك والجباة، يفتسمان جبايتها نصفين.

#### ٥ - الكساد التجاري:

قد واكب الكساد التجاري لعيذاب، نضوب مناجم وادي العلاقي من الذهب والزمرد<sup>(٤٧)</sup> في عهد الناصر محمد بن قلاوون<sup>(٤٨)</sup>.

وكانت النتيجة أن أخذت عيذاب تضمحل شيئاً فشيئاً، حتى خربها السلطان

الأشرف برسباي عام ٨٣٠هـ / ١٤٢١م<sup>(٤٩)</sup>.

وقد ذكر الرحالة الحسن الوزان (ليو الأفريقي) Leo Africanus - أن هذا

التخريب جاء من أسطول وصل عيذاب فعاقب أهلها لما حدث منهم من نهب للقافلة

التي كانت تحمل السلع والأقوات إلى مكة<sup>(٥٠)</sup>.

## خاتمة

لقد ترك لنا الرحالة المغاربة مرجعاً لا يمكن الإستغناء عنه لمعرفة أحوال البلدان في العصور الوسطى. فتركوا لنا وصفاً دقيقاً وأميناً لأحوال عذاب الواقعة في السودان الشرقي في تلك الفترة التاريخية. ولولا ما دونوه لأصبحت الكثير من الحقائق عن تلك البلدة مجهولة. بقي أن ننوه أن أهمية كتب الرحلات المغربية تأتي من كونها تمثل وثيقة تاريخية، لأنها اعتمدت على المعاينة والحضور الفعلي، بينما اعتمدت باقي المصادر على الرواية الشفوية. ولا شك في أن من أهم معضلات كتابة التاريخ الأفريقي قبل الاحتلال الأوربي، إيمانه بصفة مطلقة على الرواية الشفوية " فالأفارقة أهل رواية غير مدونة إلى حد أن أحد علمائهم قال: عندما يموت شخص عجوز فكأنما تحرق مكتبة " (٥١).

## بيبلوغرافيا

(٥) ميناء عيذاب ابتداء من القرن الخامس إلى القرن الثامن الهجري، هو الميناء الأخير الذي يربط بين اليمن وبلاد الهند وكان يمثل أهمية كبرى. لكن لم يثبت أن خرب من حاكم مصر ٨٢٩هـ / ١٤٢٦م، وتولى مكانته سواكن.. على بعد ١٢ ميلا شمال حلايب وبالضبط بين درجة ٢٢ - ٢٠ شمالا و ٣٢ - ٣٠ شرقا. انظر إلى: عبد العال الشامي، مدن مصر وقراها عند ياقوت الحموي، ط١، ١٩٨١، الطرق والمسالك الشرقية لمصر في العصر الوسيط، الكويت، ١٩٩٩، ص ١٨٠. رحلة ابن بطوطة، تحقيق عبد الهادي التازي، الأكاديمية المغربية، م١، ١٩٩٧، ص ٢٣٠، تعليق ١٨٩.

(١) هناك رحالة أندلسيين ومغاربة أسهبوا في وصف مراكز الخليج العربي وتجارته أمثال بنيامين التطيلي في القرن السادس الهجري (١٢م)، وابن بطوطة في القرن الثامن الهجري (١٤م). فعلى سبيل المثال: جزيرة جرون (عاصمة هرمز الجديدة)، ظفار في سلطنة عمان، والقطيف ما تحاذي جزائر البحرين. تجدر الإشارة أن ابن بطوطة وبنيامين يؤكدان على أن الغوص على اللؤلؤ والاتجار به من أهم مصادر الدخل في اقتصاديات الخليج العربي في العصر الوسيط. التطيلي، بنيامين، رحلة ابن يونة إلى بلاد الشرق الإسلامي، ترجمها وعلق على حواشيها عزرا حداد، ط١، بيروت، دار ابن زيدون، ١٩٩٦م، ص ١٦٤. ابن بطوطة، تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، قدم له وحققه عبد الهادي التازي، الرباط، أكاديمية المملكة المغربية، ١٩٩٧، ج٢، ص ١٤٧ - ١٥٠.

(٢) ابن جبير، الرحلة، بيروت، دار الشروق، ص ٣٩ - ٤٠.

- (٣) المصدر نفسه، ص ٤٠.
- (٤) ناصر خسرو، سفرنامه، ترجمة: يحيى الخشاب، دار الكتاب الجديد، ط ٣٠٠، ١٩٨٣م ص ٧٢.
- (٥) المصدر نفسه، ص ٦٤.
- (٦) المقرئزي، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، القاهرة، ج ١، ص ١٠٢.
- (٧) أحمد دراج، عذاب، مجلة النهضة الأفريقية، السنة الأولى، العدد ٩، يوليو ١٩٥٨م.
- (٨) سعيد عاشور، الحركة الصليبية، ج ٣، ص ٣١٨ - ٣١٩.
- (٩) حسن إبراهيم، تاريخ الإسلام، ج ٤، ص ٤٠٧.
- (١٠) اللفظ مشتق من اللغة الأمهرية بمعنى (الخبهان) أي أنهم كانوا يتاجرون في هذه السلعة. وهناك من يرى أن نسبة هذا اللفظ إلى التجار المشتغلين بهذه التجارة، وأن أصلهم من منطقة الكانم، وأنهم تاجر اشتهروا بتجارة البهار، ثم حرفت من الكانم إلى الكارم. انظر إلى: صبحي لبيب، التجارة الكارمية، وتجارة مصر في العصور الوسطى، ص ٥ - ٧، المجلة التاريخية المصرية، م ٤، ١٩٥٢. عبد العال الشامي، الطرق والمسالك الشرقية لمصر في العصر الوسيط، الكويت، ١٩٩٩، ص ١٨٢، تعليق (١).
- (١١) عبد العال الشامي، الطرق والمسالك الشرقية لمصر في العصر الوسيط، ص ١٨٢ - ١٨٣.
- (١٢) التجيبي السبتي، مستفاد الرحلة والاعتراب، تحقيق عبد الحفيظ منصور، ليبيا - تونس، ١٣٩٥ / ١٩٧٥، ص ٢٠٦.

(١٣) ابن جبير، الرحلة، ص ٤٣.

(١٤) سليمان عبد الغني المالكي، طريق حجاج الشام ومصر، المجلة التاريخية

المصرية، المجلدان ٣٠، ٣١، ١٩٨٣ - ١٩٨٤، ص ٥٢ - ٥٣.

(١٥) المقرئزي، الخطط، ج ١ ص ٢٠٢.

(١٦) ابن جبير، الرحلة، ص ٣٣.

(١٧) المصدر نفسه، ص ٢٧.

(١٨) المصدر نفسه، ص ٢٧.

(١٩) المصدر نفسه، ص ٤١ - ٤٢.

(٢٠) المقرئزي، الخطط، ج ٨، ص ٢٠٣.

(٢١) هو يوسف بن أيوب بن شاذي بن مروان، أبو المظفر، الناصر صلاح الدين

الأيوبي من أشهر حكام الإسلام. حقق أعظم الانتصارات على الصليبيين في

فلسطين والساحل الشمالي يوم حطين سنة ٥٨٣هـ. الذي تلاه استرداد طبريه

وعكا ويافا إلى ما بعد بيروت ثم فتح القدس سنة ٥٨٣هـ. وقد عقد صلحا مع

ملك إنجلترا ريتشارد قلب الأسد على أن يحتفظ الصليبيون بالساحل بعد عكا

إلى يافا، وأن يسمح لحجاجهم بزيارة بيت المقدس، وأن يكون الساحل منها إلى

الجنوب لصلاح الدين، أدركه الأجل في دمشق وبويع لولده الأفضل نور الدين

من بعده وكان نائبه على دمشق. ابن الأثير، الكامل في التاريخ، ١٢، ص ٩٧

- ٩٨.

(٢٢) عبد الغني، حجاج مصر والشام، المجلة التاريخية المصرية، م ٣٠، ١٩٨٣،

٣١ - ١٩٨٤، ٥٦.

(٢٣) ابن جبیر، الرحلة، ص ٤٠ - ٤١.

(٢٤) المصدر نفسه، ص ٤٢.

(٢٥) البجاة: هي قبائل حامية الأصل، ولعلها قبائل اليميين القديمة. يقول ابن جبیر عن الجبابة واصفاً: "هم نوع من السودان ساكنون الجبال" - وفي موضع آخر - "وأهلها الساكنون بها (عذاب) من قبيل السودان يعرفون بالبجاة - يقول ابن بطوطة: "وهم سكان تلك الأرض (عذاب) سود الألوان ولباسهم الملاحف الصفرة ويشدون على رؤوسهم عصائب حمراء في عرض الأصابع، وهو أهل نجدة وشجاعة وسلاحهم الرماح والسيوف ولهم جمال - يسمونها الصُّهْبُ ويركبونها بالمروج. ابن جبیر، الرحلة، ص ٤٠ - ٤٢. رحلة ابن بطوطة، ج ٢، ص ١٠٠.

(٢٦) الممالیک البحرية: دولة الممالیک الأولى حكمت من خلال الفترة الزمنية الواقعة ما بين (٦٤٨ - ٧٨٤هـ / ١٢٥٠ - ١٣٨٢م)، وعرفت هذه الدولة بأسماء أخرى مثل دولة الممالیک البحرية أو دولة الممالیک التركية.

(٢٧) ذكر المسعودي أن ما يستخرج من هناك، يبعث به إلى والي القسطنطين يتولى أمره ديوان خاص وقد اتخذ هذا الديوان ضمانات كافية للاحتراز على هذين المعدنين فيفتش الفعلة عند الخروج من كل يوم حتى تفتش عوراتهم". المقرئزي، الخطط، ج ١، ص ٢٣٣.

(٢٨) ابن جبیر، الرحلة، ص ٤٠، ٤١، ٤٢.

(٢٩) المصدر نفسه، ص ٤٢.

(٣٠) الحدري: نسبة إلى قبيلة حدرب التي يذكر أنها من أصل عربي وهي تعيش في ضواحي عذاب وكانت عاصمتهم في هذه الضواحي على البحر الأحمر

ويُجمَع على حدّارِب على نحو حضارِم. انظر إلى: رحلة ابن بطوطة، ج ١، ص ٢٣٠، تعليق ١٩٢.

(٣١) حامد عمار، علاقات مصر بالدول الإفريقية، مصر، مكتبة السدار العربية للكتاب، ١٩٩٦، ص ١٣٥.

(٣٢) ابن أبي الفضائل، النهج السديد والدر الفريد فيما بعد تاريخ ابن العميد العميد، ص ٢٨٢ - ٢٨٣.

(٣٣) المقرئزي، السلوك، ج ٢ ص ٣٦ - ٣٧.

(٣٤) انظر إلى: أخبار هذه الحمئة باختصار: المقرئزي، السلوك، ج ٢، ص ١٤٥.

(٣٥) رحلة ابن بطوطة، ج ٢، ص ١٠١.

(٣٦) المصدر نفسه، ج ٢، ص ١٥٩.

(٣٧) المصدر نفسه، ج ١، ص ٢٣٠، ٢٣١.

(٣٨) عبد العال الشامي، الطرق والمسالك الشرقية لمصر في العصر الوسيط، ص ١٩٢.

(٣٩) ابن جبير، الرحلة، ص ٣٠.

(٤٠) أبو شامة، الروضتين في أخبار الدولتين، القاهرة، ١٢٨٧هـ، ج ٢، ص ٣٧.

(٤١) انظر إلى: المقرئزي، السلوك، ج ٢، ص ٢٥٨، ٢٨١، ٥٠٦ زكي النقاش، العلاقات الاجتماعية والاقتصادية بين العرب والإفرنج، دار الكتاب اللبناني، ١٩٥٨، ص ٩٨.

(٤٢) يذكر المقرئزي في كتابه أحداث عام (٧١٦هـ) وتفصيل ذلك أنه في عام ٧١٦هـ، أخذ عرب برية عيذاب رسل صاحب اليمن وعدة من التجار وجميع

ما معيهم، فبعث السلطان الناصر محمد بن قلاوون - العسكر ومعهم ٥٠٠ فارس - فساروا إلى قوص ومضوا منها أوائل ٧١٧هـ إلى صحراء عيذاب. أما أحداث عام ٧١٩هـ - قدم الخير بإفساد العرب بنغر عيذاب وقتلهم الشاد المقيم بها. فجرد إليهم السلطان من الأمراء الأفوش المنصوري، وأنعم عليه بأمره طبلخاناه، وأقطع ثغر أسوان ليقيم بعيذاب. المقريري، السلوك، ج ١، ص ٧٠٠، ج ٢، ص ١٦٢، ج ٢، ص ١٩٤

(٤٣) المقريري، السلوك، ج ٢، ص ١٠٩ - ٣٥٢. عطية القوصي، من تاريخ بلاد النوبة، تاريخ دولة الكنوز الإسلامية، القاهرة، ١٩٨١م، ص ١١٦ - ١٢٥.

(٤٤) ببيرس بن عبد الله، سلطان الظاهر ركن الدين أبو الفتح الصالحي كان قبجاقى الأصل، ولد سنة ٦٢٥هـ / ١٢٢٧م. أسير ثم اشتراه علاء الدين البند قدار. اشتغل بالمنازعات السياسية أمام الأمويين، وحارب مع قطز ضد التتار (عين جالوت)، فلما تم النصر تأمر الظاهر ضد المظفر فتم قتله وتسلطن ببيرس توفي ٦٧٦هـ / ١٢٧٧م. انظر إلى شاکر الكتبي، فوات الوفيات والذيل عليها، تحقيق إحسان عباس، بيروت، ١٩٧٤، ج ١ ص ٢٣٥ - ٢٤٧.

(٤٥) المقريري، الخطط، ج ١، ص ٢٠٢. عبد العال الشامي، الطرق والمسالك، ص ١٩٣.

(٤٦) أحمد عبد الرازق أحمد، البذل والبرطلة زمن سلاطين المماليك، القاهرة، ص ٣٥ - ٣٩.

(٤٧) راجع أحمد مختار العبادي والسيد عبد العزيز سالم، دولة بني قلاوون في مصر، البحرية الإسلامية في مصر والشام، ص ٢٦٥.

(٤٨) الملك الناصر المعروف تحت اسم محمد بن قلاوون كان سلطاناً ثلاث مرات.  
وكان مملوكاً في الأصل للملك الصالح، ملك ما قبل الأخير من السلاطين  
الأيوبيين (٦٢٨ - ٦٤٧ هـ / ١٢٤٠ - ١٢٤٩ م) - انظر إلى: محمد جمال  
الدين سرور، دولة بني قلاوون في مصر، دار الفكر العربي، ب.ت.

(٤٩) عبد العال الشامي، الطرق والمسالك، ص ١٩٥. أحمد مختار العبادي،  
دراسات في تاريخ الحضارة الإسلامية العربية، ذات السلاسل، الكويت،  
١٩٨٦، ص ٣٦٩.

(٥٠) الحسن بن محمد الوزان، وصف إفريقيا، ص ٥٥٨. عبد العال الشامي،  
الطرق والمسالك، ص ١٩٥.

(٥١) العروي، عبد الله، علاقات المغرب بإفريقيا، ملاحظات أولية، دراسات، مجلة  
تصدرها كلية الآداب بأكادير، العدد ٢، ١٩٨٨، ص ١٨. نشاط، مصطفى،  
البعد التجاري في رحلة ابن بطوطة إلى السودان، ندوة ملتقيات ابن بطوطة  
الدولية، طنجة، ١٩٩٣، ص ٢٦٩ - ٢٧٠.